

nell'elenco delle organizzazioni di volontariato del dipartimento della Protezione Civile al n. 19973;

il ponte radio viene utilizzato solamente ed esclusivamente per servizi di protezione civile e, per tale motivo, si ritenne non più versare il relativo canone annuale dal 1998;

il sindaco del comune di Premeno ha inteso rinunciare alla titolarità della licenza per l'impianto e l'esercizio del ponte radio in località Sasso Corbè, come sopra meglio specificata, dovendosi la medesima trasferire in capo alla locale squadra volontari antincendi boschivi del Piemonte, che ne ha titolo, utilizzando gli apparecchi per servizi di protezione civile e poiché al comune è stato richiesto un canone annuo man mano crescente che per il 2001 è aumentato a 2.255 euro —:

se non si ritenga assurdo pretendere da un comune di 780 abitanti un canone così oneroso, ma soprattutto improprio in quanto riferentesi direttamente ad attività di protezione civile. (4-06034)

\* \* \*

#### DIFESA

#### Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della difesa, il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

il 18 febbraio 2003, alle 13:07, l'agenzia di stampa italiana ANSA lancia una « breve » da Palermo secondo la quale un mercantile danese è affondato alle 10:03 nel canale di Sicilia. L'Sos era stato lanciato alle 7:30. L'equipaggio, composto da 7 uomini, è salvo. I componenti dell'equipaggio hanno fatto a tempo a calare una scialuppa di salvataggio e ad abbandonare la nave, in cui entrava acqua da una falla che si era aperta nello scafo. Quando è avvenuto il fatto, il mare era forza 7. Il

naufragio è avvenuto a 246 miglia da Capo Passero, 240 miglia da Malta e a 130 dalle coste greche;

qualche ora più tardi anche i Lloyds' di Londra e le agenzie di stampa danesi riprendevano la notizia dell'affondamento della *Karin Cat*, una *general cargo* costruita nei cantieri di Sjøby nel 1986, registrata a Korsør (un porto minore del Sjælland), certificata dal francese Bureau Veritas e battente bandiera danese;

secondo le prime notizie, la nave danese proveniva da un porto greco ed era diretta in Oman. Navigava in pessime condizioni meteo, tant'è vero che poche ore prima nella stessa zona era affondato il mercantile tongano *Tor 1*. Quando la *Karin Cat*, con mare forza 7, ha cominciato a imbarcare acqua e a sbandare, è stata rapidamente abbandonata dai sette componenti dell'equipaggio, danesi il capitano e il secondo, ucraini e filippini i marinai. Mentre i servizi di soccorso italiani e anche una nave militare americana erano ancora alla ricerca degli otto marinai della *Tor 1*, poi risultata inutile, i naufraghi della *Karin Cat* venivano individuati dalla portacontainer malese *Bunga Pelangi Dua* diretta a Porto Said, e tratti in salvo;

alle 12:37 del 18 febbraio la nave alla deriva è localizzata a latitudine 35 18.7 Nord, longitudine 19 25.1 Est, inclinata di 50 gradi;

alle 9:20 del giorno successivo si trova ancora a latitudine 35 12.1 Nord, longitudine 19 43.3 Est, ma quando in mattinata viene avvistata dalla portacontainer *Munkebo Mærsk* lo scafo è inclinato di 60 gradi. Il giorno 20 un rimorchiatore parte dal Pireo per tentare di recuperare il relitto, ma quando giunge nell'area (11:28) non trova traccia della nave. Nella stessa giornata Anders Poulsen, rappresentante legale dell'armatore, dichiara ufficialmente l'affondamento della *Karin Cat* e afferma che il carico era costituito da tubi e componenti industriali destinati a una raffineria petrolifera. L'affermazione viene ripresa il giorno dopo da un settimanale danese, che anzi aggiunge come sia stato

proprio il carico di prodotti metallici lunghi sistemati sottocoperta, perduto il fissaggio, a causare una falla di 50 centimetri per 50 sul lato a dritta, da cui l'acqua ha cominciato a entrare. Precisa però che la nave proveniva dal porto italiano di Talamone, e che aveva in precedenza toccato Anversa e Cherbourg;

dal punto di vista tecnico, le caratteristiche della *Karin Cat* sono quelle tipiche di questa particolare nicchia del mercato del trasporto marittimo, di cui gli armatori danesi — protetti da una bandiera « forte » e rispettata — sono da decenni specialisti: una *general cargo* piuttosto piccola, 77 metri di lunghezza fuoritutto, 11 metri di larghezza, 1.700 tonnellate di portata lorda, ovvero 56 *container* da 20' (30 in stiva, 26 sul ponte), dotata di due gru tipo *derrick* da 15 tonnellate, elevabili e rotanti. Grazie al modesto pescaggio (solo 3,90 metri a pieno carico), navi di questo tipo possono in pratica toccare qualsiasi porto, risalire gli estuari portuali, accostare a riva senza problemi; le gru di bordo, poi, permettono di effettuare le operazioni di carico e scarico in piena autonomia, e quindi anche di evitare in caso di necessità i porti attrezzati, e praticare la discrezione oltre che l'efficienza commerciale;

dal marzo del 1997 la *Karin Cat* apparteneva al gruppo armatoriale danese « J. Poulsen Shipping A/S », sede a Korsør, attraverso il controllo della società « K/S Puma » che ne era ufficialmente l'armatore. In effetti però Poulsen aveva acquisito il nolo della nave, comprensivo di gestione tecnica e dell'equipaggio, sin dal gennaio 1995 quando ancora si chiamava « Puma ». Al gruppo « J. Poulsen Shipping », che opera dal 1974, oggi fanno capo almeno una ventina di navi, tutte di taglia medio-piccola, tra 1.000 e 8.200 tonnellate di portata. In passato venne già coinvolto in un traffico di armamenti, in quel caso del tutto illegale: una sua nave, infatti, la *Sarah Poulsen* partecipò tra la fine degli anni settanta e i primi anni ottanta, insieme ad altre sempre con bandiera danese, al trasporto di armi verso il Suda-

frica dell'*apartheid* in violazione all'embargo imposto dall'ONU;

grazie a fonti ufficiali è possibile ricostruire con una certa precisione gli ultimi movimenti della *Karin Cat*, in particolare per quanto riguarda i mesi di gennaio e febbraio 2003, comunque dopo le ferie natalizie. Il 28 dicembre 2002, infatti, la *Karin Cat* giunge ad Anversa, e da questo momento le registrazioni portano date ravvicinate. Riparte da Anversa il 4 gennaio in piena notte (0:34), transita per il Pas de Calais nella stessa giornata. La troviamo l'8 gennaio a Zeebrugge, rimane in porto per dodici ore circa. Tra 11 e 13 gennaio è segnalata nel porto danese di Kolding, il 14 doppia Skagen (estremità nord dello Jutland) in direzione nord, e il 18 gennaio ripassa per il Pas de Calais per entrare nel Mar Celtico e raggiungere Bristol, dove resta tra 20 e 22. Il 25 gennaio ritorna ad Anversa chiamata dall'agente Vertom al *dock* 1217 (gestito dal Westerlund Group, uno dei maggiori, se non il maggiore operatore mondiale nel trasporto di prodotti forestali e carta) e riparte due giorni dopo. Quindi il 29 attracca a Ridham Dock, porto inglese non lontano dall'imbocco del Tamigi, ripassa tra Dover e Calais in direzione est il 31, e finalmente giunge a Cherbourg. Rimane nel porto francese fino al 4 febbraio, il 6 doppia Finisterre in direzione sud, il 9 entra nel Mediterraneo in direzione est, ed è attesa nel porto toscano di Talamone. Qui si interrompono le registrazioni dei Lloyds'. Tuttavia sul sito di J. Poulsen Shipping era riportata, come destinazione finale della *Karin Cat*, quella di Doha (Ad-Dawhah, capitale del Qatar) dove era attesa per il 6 marzo: dunque, quando è affondata era già transitata per Talamone e si stava dirigendo verso Suez;

questa sequenza mostra, ad avviso degli interroganti, chiaramente che anche la *Karin Cat* — come centinaia di navi noleggiate per conto degli apparati militari anglo-americani a partire dalla primavera 2002 — era al servizio del dispiegamento pianificato in vista della seconda Guerra del Golfo. Gli ultimi scali nonché la de-

stinazione finale della nave sono pienamente inseribili nella *supply chain* di armamenti e munizioni che per mesi sono affluiti dall'Europa e dalle basi americane verso il Golfo. Senza contare lo scalo di Anversa — dove la *Karin Cat* ha probabilmente scaricato prodotti forestali di provenienza scandinava, ma che comunque rimane uno dei porti al mondo più implicati nel commercio di armamenti, anche illegale —, le altre fermate della *Karin Cat* sembrano tutte coerenti con la catena logistica alimentata dall'*armada* dell'alleanza anti-irachena. Ridham Dock è uno dei porti normalmente utilizzati dal ministero della difesa inglese per organizzare il rifornimento militare dei propri reparti stanziati all'estero. Cherbourg è uno dei quattro arsenali militari della Marina francese, in particolare quello specializzato nella cantieristica dei sommergibili convenzionali e per il munizionamento navale;

Talamone, situato poco a nord dell'Argentario, non si può definire neppure « porto », è piuttosto un approdo minore dotato di una piattaforma in cemento dove gli automezzi possono scaricare casse e *container* da 20', poi reimbarcati su bettoline o pontoni che raggiungono le navi ancorate al largo. Eppure, Talamone è da più di vent'anni uno dei più importanti porti italiani per il commercio di armamenti. Negli anni ottanta fu l'imbarco prediletto per le esportazioni della Valsella di Montichiari, famigerata azienda produttrice di mine anti-uomo che fece grandi affari durante la guerra Iran-Iraq e con lo stesso Sudafrica. Una nave anch'essa danese, la *Roselil*, venne qui fotografata nei primi anni ottanta da attivisti pacifisti mentre imbarcava mine Valsella sotto lo sguardo vigilante della Guardia di finanza italiana. Sempre da Talamone partirono nell'autunno del 1979 almeno tre navi cariche di mine bresciane e dirette al Sudafrica sotto embargo internazionale. Oggi Talamone viene indicato come uno degli sbocchi abituali della produzione della FIAT Avio di Colleferro, Roma: e in effetti da anni, periodicamente, colonne di autotreni provenienti dallo stabilimento

FIAT carichi di munizioni aeree e componenti missilistici giungono nottetempo a Talamone, per imbarcare alle prime ore del mattino su navi con tutta probabilità dirette ai depositi della Marina militare italiana, della NATO e delle basi americane. Fonti bresciane confermano che Talamone è costantemente usato anche da uno dei maggiori produttori italiani di munizioni militari (bombe per aereo, mine), la « S.E.I. Società Esplosivi Industriali » di Ghedi (Brescia), sia per le spedizioni verso i paesi NATO che verso i clienti del Golfo, e innanzi tutto gli Emirati Arabi Uniti. Il minuscolo porto di Talamone offre in effetti vantaggi non trascurabili una discrezione dovuta sia all'area poco abitata che alla possibilità per le navi di restare al largo, tempi di carico di poche ore nonostante i trasbordi, e nessun vincolo amministrativo del tipo di quelli che sarebbero d'obbligo in un grande porto commerciale, come La Spezia o Livorno, trattandosi di materiale esplosivo soggetto alle severe restrizioni dei *dangerous goods*. È anche interessante notare che, sebbene i dati dei Lloyds' siano in questo caso sicuramente carenti per difetto — dal momento che a Talamone non opera alcuna struttura portuale amministrativa —, questo minuscolo porto toscano ha avuto un recente e significativo incremento di traffico. Negli ultimi anni Talamone ha ricevuto poche navi all'anno: 4 nel 1998, 11 nel 1999, 8 nel 2000, 10 nel 2001;

la *Karin Cat* si stava dirigendo verso il porto Doha. Il Qatar è un'area di eccezionale importanza militare per gli Stati Uniti. In pochi anni il Pentagono ha approntato nelle vicinanze di Doha la più grande base di materiale pre-posizionato fuori dei confini degli Stati Uniti e alcune delle installazioni-chiave della presenza americana nel Golfo Persico. In parallelo all'intensificarsi dell'impegno USA, il porto commerciale di Doha ha avuto negli ultimi anni un rapido sviluppo, in gran parte per le esigenze delle vicine basi e delle truppe americane;

ripetutamente la *Karin Cat* è stata noleggiata per trasportare armamenti e munizioni per conto di committenti militari, in particolare delle forze armate britanniche. Troviamo infatti il suo nome inserito tra le navi mercantili utilizzate dal Ministero britannico della difesa nelle operazioni di « supporto e rifornimento militari », secondo una lista aggiornata al 1997. Nel luglio del 1999 subì un atto di pirateria (colpi d'arma da fuoco sparati da sconosciuti a bordo di un'imbarcazione) mentre è ancorata al largo di Chittagong, Bangladesh: un atto poco spiegabile se non dal fatto che la *Karin Cat* anche in quell'occasione stava trasportando materiale militare, merce estremamente appetibile nel Golfo del Bengala, dove da decenni operano molti « terrorismi »;

non a caso, dunque, alcuni giornalisti danesi già pochi giorni dopo l'affondamento hanno messo in dubbio le dichiarazioni di fonte armatoriale; e non a caso il SID, il sindacato dei marittimi danesi, è tornato a chiedere con forza alle autorità di fare luce su questo ventennale traffico che coinvolge navi e lavoratori di un paese molto impegnato nel *peacekeeping* internazionale. Una campagna di sensibilizzazione è in corso sulla stampa e sulle tv danesi per chiedere che il trasporto di armi venga regolamentato —:

quali siano le informazioni in possesso del Governo in merito alla nave *Karin Cat*, alla sua attività e al suo affondamento;

quale sia l'esatta natura del carico effettuato sulla suddetta nave nel porto di Telamone tra il 9 e il 18 febbraio 2003;

se la natura di quel carico possa rappresentare un concreto pericolo di tipo ambientale o di altro tipo.

(2-00718) « Alfonso Gianni, Deiana, Mascia, Titti De Simone, Russo Spena, Giordano ».

*Interrogazione a risposta scritta:*

MAURA COSSUTTA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che durante un'azione di pattugliamento svolta alla fine di marzo dai militari italiani impegnati nella missione in Afghanistan, siano rimasti uccisi tre giovani italiani;

non si hanno notizie certe in merito alla dinamica dello scontro a fuoco;

i corpi dei giovani, ritrovati dopo alcuni giorni dalla loro morte, sono stati riportati in Italia nel massimo riserbo e silenzio;

i tre giovani morti sono risultati appartenere all'Aeronautica (mentre secondo le notizie ufficiali l'Italia avrebbe inviato in Afghanistan solo militari appartenenti al corpo degli Alpini) —:

in quali condizioni sia avvenuta la morte dei tre giovani militari italiani e perché della stessa non sia stata data notizia al Parlamento e all'opinione pubblica;

quali siano i corpi militari italiani effettivamente impegnati in Afghanistan e con quali compiti e finalità. (4-06035)

\* \* \*

## ECONOMIA E FINANZE

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

OLIVIERI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

in questi giorni i mezzi di informazione hanno dato la notizia della presenza nel nostro Paese, con relativi incontri istituzionali, dei responsabili della politica economica argentina;

come noto la crisi economica argentina ha colpito indirettamente anche la categoria economica dei piccoli e medi investitori italiani che hanno investito i propri risparmi in *bond* argentini;

gli italiani hanno acquistato i titoli di credito argentino in quattro valute: in lire